

**Проект внесения изменений**  
в схему территориального планирования  
муниципального образования «Петушинский район»  
в части строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали  
Москва – Нижний Новгород - Казань по территории муниципального  
образования «Петушинский район»

Шифр 01-16-01МК

Заказчик: Администрация Петушинского района Владимирской области

Генеральный директор

ООО «Архитектурная студия «АрхГрадПроект»

Ю.Л. Шурмин

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	01

Санкт-Петербург

2016



## Содержание

<b>Содержание .....</b>	<b>2</b>
<b>Введение.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Изменения, которые вносятся в текстовую часть материалов по обоснованию.....</b>	<b>5</b>
В раздел 8.2.2. Проектные предложения (по развитию железнодорожной транспортной инфраструктуры) .....	5
В раздел 10.2. Мероприятия хозяйственной деятельности, направленные на охрану атмосферного воздуха .....	9
В раздел 10.3. Мероприятия хозяйственной деятельности, направленные на охрану водных ресурсов .....	10
В раздел 10.4.3. Предложения по организации сбора ТБО .....	11
В раздел 10.5.2 Ограничения использования лесов .....	12
Раздел 10.6. Снижение негативных акустических воздействий ВСМ .....	13
Раздел 10.7. Снижение воздействия на геологическую среду при строительстве ВСМ.....	14
Раздел 10.8. Снижение воздействия на почвенный покров при строительстве ВСМ.....	16
<b>2. Изменения, которые вносятся в графическую часть материалов по обоснованию.....</b>	<b>17</b>
<b>3. Изменения, которые вносятся в текстовую часть Положения о территориальном планировании .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Изменения, которые вносятся в графическую часть Положения о территориальном планировании .....</b>	<b>21</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Карты (схемы) материалов по обоснованию с отображением изменений.....</b>	<b>22</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Карты (схемы) положения о территориальном планировании с отображением изменений .....</b>	<b>23</b>



---

## Введение

Проект внесения изменений в схему территориального планирования муниципального образования «Петушинский район», утвержденную решением Совета народных депутатов Петушинского района Владимирской области от 20.09.12 №91/9, в части строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань по территории муниципального образования «Петушинский район» подготовлен Обществом с ограниченной ответственностью «Архитектурная студия «АрхГрадПроект» (ИНН 7810565058, ОГРН 1097847261258) на основании контракта, заключенного с Администрацией Петушинского района Владимирской области от 19.01.16 №01, и Постановления Администрации Петушинского района Владимирской области от 15.01.15 №29 «О подготовке проекта внесения изменений в схему территориального планирования МО «Петушинский район» в части строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань на территории муниципального образования «Петушинский район».

Целью проекта является приведения в соответствие схемы территориального планирования муниципального образования «Петушинский район», со схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.13 №384-р, с изменениями, утвержденными Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.03.14 №429-р, в части строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань.

Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали на участке Москва – Нижний Новгород – Казань реализуется в соответствии с:

- Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, определяющей необходимость модернизации и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, в соответствии с которой запланировано строительство 20730 км новых железнодорожных линий, из них протяженность скоростных железнодорожных линий к 2030 году может составить более 10 тыс. км, а высокоскоростных – более 1500 км.
- Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года, одобренной Научно-техническим советом ОАО «РЖД» 01 апреля 2013 года.
- Указом Президента Российской Федерации от 16.03.2010 № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации»
- Поручением Президента Российской Федерации от 27.05.2013 № Пр-1387.



- Поручением Президента Российской Федерации от 31.07.2013 № Пр-1978.
- Протоколом заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 18.07.2013 № АД-П9-137пр.
- Сетевым планом-графиком мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань, утвержденным Правительством Российской Федерации от 30.09.2013 № 5858п-П9.

Материалы, подлежащие учету в проекте:

- Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.13 №384-р, с изменениями, утвержденными Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.03.14 №429-р, в части строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань;
- Проект планировки территории размещения объекта «участок Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург (ВСМ-2)», подготовленного ГУП МО «НИИПИ градостроительства» (шифр проекта 25/15-33.14-ПП-3.5.3);
- Обоснование инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург». Оценка воздействия на окружающую среду. Материалы для общественных обсуждений. Подготовлен ЗАО «Экопроект» по заданию ОАО «Ленгипротранс» для ОАО «Скоростные магистрали»;
- Обоснование инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург». Оценка воздействия на окружающую среду. «Резюме нетехнического характера». Подготовлен ЗАО «Экопроект» по заданию ОАО «Ленгипротранс» для ОАО «Скоростные магистрали».



## **1. Изменения, которые вносятся в текстовую часть материалов по обоснованию**

### **В раздел 8.2.2. Проектные предложения (по развитию железнодорожной транспортной инфраструктуры)**

В разделе 8.2.2. абзацы 2 и 3 заменить следующим текстом:

«Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 16.03.2010 № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации» и в соответствии со Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.13 №384-р, с изменениями, утвержденными Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.03.14 №429-р, по территории Петушинского муниципального района будет проложена Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Нижний Новгород – Казань (далее – ВСМ) общей протяженностью 770 км, из которых по территории района – 48,77 км<sup>1</sup>.

Трасса ВСМ будет пересекать территории муниципальных образований Пе-тушинского района: Нагорное сельское поселение (12 км), город Покров (1 км), Петушинское сельское поселение (21,5 км), Пекшинское сельское поселение (14,27км).

Высокоскоростное железнодорожное сообщение по ВСМ организуется с целями привлечения дополнительного пассажиропотока на железнодорожный транспорт за счет создания для пассажиров более привлекательных условий перевозок:

- сокращение времени в пути,
- повышение комфортности и безопасности поездок;
- развитие конкурентной среды в перевозках пассажиров на рынке транспортных услуг;
- повышение уровня технической оснащенности железнодорожного транспорта средствами нового поколения;
- улучшение транспортных связей между регионами Российской Федерации;
- обеспечение повышения уровня мобильности населения страны;
- снижение экологической нагрузки от железнодорожного транспорта на среду обитания.

---

<sup>1</sup> ВСМ и сооружения на ней является объектом капитального строительства федерального значения, в схеме территориального планирования Петушинского муниципального района информация о ВСМ и сооружениях на ней приводится справочно и не является предметом утверждаемой части.



Для России внедрение высокоскоростного движения является чрезвычайно актуальным по ряду причин. Как показал опыт других стран, создание высокоскоростных магистралей не только способствует оптимальному решению конкретных транспортных задач в том или ином регионе, повышению комфортности, безопасности и экономичности перевозок, но и является мощным катализатором внедрения передовых научно-технических достижений и технологий в железнодорожном транспорте в целом. Строительство ВСМ относится к категории крупных инфраструктурных проектов федерального уровня, оказывающих стимулирующее мультипликативное воздействие на экономику и на развитие технологических инноваций в регионах, где размещается трасса, и экономику страны в целом.

Основные параметры проектирования железнодорожной линии:

- максимальная скорость движения высокоскоростных пассажирских поездов – до 400 км/ч;
- ширина колеи - 1520 мм;
- величина наибольшего уклона продольного профиля главных путей - 24 ‰;
- весовая норма высокоскоростного поезда - 1000 т;
- максимальная статическая нагрузка на ось высокоскоростного поезда не более 170 кН;
- максимальная динамическая нагрузка от колеса для поездов всех видов на рельс не более 160 кН;
- возможность пропуска пассажирских поездов со скоростью до 250 км/ч, контейнерных поездов со скоростью до 160 км/ч и хозяйственных поездов со скоростью до 90 км/ч;
- максимальная статическая нагрузка на ось электровозов для скоростного пассажирского и грузового движения принимается 226 кН, а вагонов-платформ для контейнерных поездов 210 кН;
- инфраструктура ВСМ должна обеспечивать пропуск высокоскоростного пассажирского подвижного состава габарита 1-Т со скоростями до 400 км/ч, в соответствии с ГОСТ 9238, и остального подвижного состава, обращающегося на ВСМ со скоростями не более 200 км/ч, габарита Т, в соответствии с ГОСТ 9238. Габарит приближения строений на путях, предназначенных для пропуска высокоскоростных поездов, должен соответствовать габариту  $C_{400}$ ;
- габарит приближения строений  $C_{400}$ . Высота габарита 7900 мм, полуширина - 2450 мм (для пролетных строений мостов, тоннелей и т.д.) и 3500 мм - габарит приближения мачт светофоров, опор контактной сети, а также зданий, сооружений и устройств (кроме пролетных строений мостов, платформ), расположенных с внешней стороны крайних путей перегонов и отдельно лежащих путей на станциях;
- при пересечении трассой многочисленных водотоков, на каждом из них предусмотрено строительство водопропускных сооружений различного типа, в зависимости от расходов воды на этом водотоке.



Северо-восточнее города Петушки указанной выше Схемой территориального планирования предусмотрено новое строительство пассажирской промежуточной станции Петушки ВСМ. На ней будет осуществляться прием, отправление и пропуск высокоскоростных и контейнерных поездов, прием и отправление ускоренных региональных и специальных поездов; обгон контейнерных поездов высокоскоростными и ускоренными региональными поездами, прием и отправление грузовых поездов на внешнюю сеть, посадка и высадка пассажиров, перевод поездов в случае необходимости с одного главного пути на другой, отстой и производство маневровых операций со специальным подвижным составом, грузовые операции со специальным грузовым подвижным составом, осуществляющим перевозки материалов и механизмов для ремонта инфраструктуры ВСМ. Основная цель станции по пассажиропотоку: доставка пассажиров в центральную часть района. От тяготеющих к станции ВСМ крупных населенных пунктов доставка пассажиров будет осуществляться общественным транспортом.

Здание вокзала Петушки ВСМ планируется: степень огнестойкости – II, класс функциональной пожарной опасности – Ф3.5.1, класс конструктивной пожарной опасности – С0, категория здания по пожарной опасности Д. Вместимость 50 чел. Объемно-планировочное решение вокзалов выполняется в соответствии с требованиями «Отраслевых норм технологического проектирования железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования», в соответствии с которыми, пассажирские здания располагаются на расстоянии не менее 25 метров от железнодорожного пути. Для обеспечения безопасности пассажиров на всех станциях предусматривается защитное ограждения, устанавливаемое вдоль железнодорожных путей на расстоянии 150м от оси тоннеля в каждую сторону. Номенклатура и площади помещений принимаются в зависимости от вместимости вокзала в соответствии с приложением 2 вышеуказанных норм. Выход на платформы для вокзала на 50 мест предусматривается из тоннеля, расположенного вне здания вокзала. В здании вокзала планировочным решением выделены вестибюльно-кассовая группа помещений, административная группа и группа помещений буфета. В вокзально-кассовую группу входят: вестибюль, выполняющий функции распределительного зала пассажиров и оборудованный необходимыми справочными устройствами современных средств информации, кассовый блок, санитарно-техническая зона с необходимым набором туалетных комнат и помещение охраны. Зона буфета и вестибюльно-кассовая группы помещений выделены в отдельный объем с высотой 4,2 м. Зона буфета, расположенная в объеме основного зала, организована торговым залом на 20 мест минимально необходимыми обслуживающими помещениями. Высота помещений административной группы, также выделенной в отдельный объем, - 3,0 м до низа несущих конструкций покрытия.



Севернее города Покров указанной выше Схемой территориального планирования планируется новое строительство диспетчерского пункта «км 107». Он будет состоять из двух съездов и служить для регулирования движения поездов на период производства работ, или при возникновении нештатной ситуации.

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ, все объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта являются особо опасными и технически сложными, и относятся на основании статьи 4 п. 7,8 Федерального закона от 30.12.2009\* № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», к повышенному уровню ответственности, т.е. I.

Согласно материалам Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) подготовленным в рамках обоснования инвестиций сооружения высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург на участке Москва – Нижний Новгород – Казань строительство ВСМ может оказать «существенное» воздействие на некоторые компоненты природной среды в границах землеотвода. За границами землеотвода воздействие оценивается как «несущественное». В период эксплуатации ВСМ воздействие на окружающую среду оценивается как «несущественное». Негативное воздействие может быть предотвращено, снижено до приемлемого уровня или частично компенсировано комплексом природоохранных и технических мероприятий. На этапах изысканий и проектирования все прогнозные оценки ОВОС должны быть уточнены в соответствии с конкретикой проектных решений.

Полоса отвода нового строительства линии ВСМ определяется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 12 октября 2006 года № 611 «О порядке установления и использования полос отвода и охранных зон, железных дорог» и приказом Минтранса РФ от 06.08.2008 г. № 126 «Об утверждении норм отвода земельных участков, необходимых для формирования полосы отвода железных дорог, а также норм расчета охранных зон железных дорог». Согласно данным ОАО «Скоростные магистрали» средняя площадь отвода земель должна составлять 13-15 га на 1 км трассы. Площадь отвода под строительство будет больше площади постоянного отвода и включает площадь временного отвода земель, арендуемых на период строительства. Дополнительный временный отвод земли производится для: сооружения временных строительных площадок для строительства искусственных сооружений; баз строителей; землевозных дорог; притрассовых карьеров. После завершения строительства территория временного отвода будет подвергнута рекультивации. Изъятие земель, попадающих в полосу отвода, будет происходить в рамках Российского законодательства



В границах полосы отвода в целях обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта заинтересованная организация обязана обеспечить следующий режим использования земельных участков:

- а) не допускать размещение капитальных зданий и сооружений, многолетних насаждений и других объектов, ухудшающих видимость железнодорожного пути и создающих угрозу безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- б) не допускать в местах расположения инженерных коммуникаций строительство и размещение каких-либо зданий и сооружений, если это угрожает безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а в местах расположения водопроводных, канализационных сетей и водозаборных сооружений - проведение сельскохозяйственных работ;
- в) не допускать в местах прилегания к сельскохозяйственным угодьям разрастание сорной травянистой и древесно-кустарниковой растительности;
- г) не допускать в местах прилегания к лесным массивам скопление сухостоя, валежника, порубочных остатков и других горючих материалов;
- д) отделять границу полосы отвода от опушки естественного леса противопожарной опашкой шириной от 3 до 5 метров или минерализованной полосой шириной не менее 3 метров.»

## **В раздел 10.2. Мероприятия хозяйственной деятельности, направленные на охрану атмосферного воздуха**

Добавить в конце раздела 10.2 после таблицы 10.2-1 следующий текст:

«Согласно материалам Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) подготовленным в рамках обоснования инвестиций сооружения высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург на участке Москва – Нижний Новгород – Казань источниками воздействия на атмосферный воздух в период строительства ВСМ-2 являются: дорожно-строительная техника; земляные работы и перегрузка инертных материалов; проезд грузового автотранспорта; сварочные работы; путевая техника. Строительные работы предполагается вести в 1 смену, продолжительность смены 12 часов (в т.ч. 1 час перерыв на обед), в период с 8.00 до 20.00. Доставка строительных материалов, конструкций и изделий для строительства дороги будет производиться с действующих заводов стройиндустрии по путям ОАО «РЖД» и по существующим автодорогам на производственные базы строителей. Расчетный срок строительства с учетом вахтового метода производства работ составляет 50 месяцев (~4.0 года).

Расчеты рассеивания ЗВ (выполненные ЗАО «ЭКОПРОЕКТ») в атмосферном воздухе показали, что в период строительства линейной части и



станции будут соблюдаться действующие нормативные требования к качеству атмосферного воздуха населенных мест на границе ближайшей селитебной зоны.

В период эксплуатации ВСМ-2 источники выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух отсутствуют.»

### **В раздел 10.3. Мероприятия хозяйственной деятельности, направленные на охрану водных ресурсов**

Добавить в конце раздела 10.3 после таблицы 10.3-1 следующий текст:

«Для рек в коридоре трассы ВСМ характерна резкая сезонная динамика гидрологических показателей. Весенний подъем уровня приходится на первую половину апреля, а пик паводка приходится на вторую половину апреля. На малых реках превышение меженного уровня от 1-3м. В мае на реках устанавливается режим летней межени, а в октябре-ноябре – зимней межени. Во второй половине ноября происходит переход к зимней межени и начало ледостава. Устойчивый ледостав образуется в середине декабря.

Мероприятия по охране поверхностных вод при производстве работ в границах водоохранных зон прибрежно-защитных полос:

- соблюдение технологий и сроков строительства,
- рекультивация на участках водоохранных зон, нарушенных при пересечении водотоков,
- проведение строительных работ в период наименьшего стока воды и минимальных скоростей течения (предпочтительно в зимний период, при этом обеспечивается уменьшение количества смыва грунта в водоток),
- осуществление по завершению строительства восстановления естественного стока, берегоукрепительных работ, восстановление режима водоохранных зон и прибрежно-защитных полос,
- при подготовке строительных площадок следует избегать направления уклона местности в сторону реки в целях предотвращения попадания в нее неорганизованного стока,
- на строительных площадках предусмотреть специально-оборудованные места для сбора хозяйственно-бытовых сточных вод,
- базирование строительной техники на спецплощадках,
- недопущение слива ГСМ на грунт,
- соблюдение мер противопожарной безопасности, чистоты и порядка в местах присутствия техники,
- оснащение строительных площадок контейнерами для сбора бытового и строительного мусора.



Во избежание образования ущерба ихтиофауне и гидробионтам в целом в процессе строительства ВСМ должны соблюдаться следующие требования:

- гидротехнические работы должны проводиться в строгом соответствии с проектом и действующими нормативами для рыбохозяйственных водоемов,
- контроль соблюдения требований ведения работ в водоохранных зонах (обваловка строительных площадок, организация сбора и утилизации отработанных горюче-смазочных материалов в специально оборудованные емкости, рекультивация нарушенных участков поймы, укрепление берега гравием, или посевом трав и другой растительности; при осуществлении подводных земляных работ должны быть обеспечены требования правил охраны поверхностных вод к качеству воды водного объекта),
- все работы и сроки их выполнения должны быть в обязательном порядке согласованы с Территориальным управлением Федерального агентства по рыболовству,
- для охраны запасов весенне-нерестующих рыб следует соблюдать запрет на проведение работ на водотоках и водоемах в период нереста,
- для полного исключения возможности попадания в водоемы строительных материалов, мусора и горюче-смазочных материалов на строительных площадках должны быть предусмотрены места их складирования, а также специально оборудованные места для сбора хозяйственно-бытовых сточных вод,
- с целью обеспечения возможности свободного прохода рыб в верховья водотоков при строительстве водопропускных труб, необходимо обеспечить пропуск воды по временному руслу или временной водопропускной трубе, по окончании строительства перехода ВСМ своевременно разбирать временные сооружения,
- на период строительства объекта необходимо предусмотреть проведение рыбохозяйственного мониторинга.»

### **В раздел 10.4.3. Предложения по организации сбора ТБО**

Добавить в конце раздела 10.4.3 после таблицы 10.4-4 следующий текст:

«По территории Петушинского муниципального района будет проложена Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Нижний Новгород - Казань (далее – ВСМ). Сбор и размещение отходов при строительстве ВСМ имеет следующую схему.

В период строительства будут организованы места временного хранения (накопления) отходов, откуда они по мере накопления вывозятся на предприятия, осуществляющие переработку, использование, обезвреживание



или захоронение отходов по договорам с организациями, имеющими лицензию на соответствующий вид деятельности.

Складирование отходов будет осуществляться на специально оборудованных площадках и в специальные емкости расположенные на территории, исключающие загрязнение окружающей среды:

- выкорчеванные пни, валежник, порубочные остатки предусмотрено размещать в траншеи лесопорубочных остатков, расположенных вдоль трассы ВСМ,
- сбор мусора бытовых помещений организаций, пищевых отходов и обрывки тканей смешанных осуществляется в контейнер с крышкой объемом 6 куб.м с последующим вывозом на полигон, медицинские отходы упаковываются в пластиковые пакеты и складываются в контейнеры с бытовыми отходами,
- промышленные отходы (отходы от обслуживания техники) собираются в контейнер с последующим вывозом на полигон для захоронения,
- отработанные масла собираются и временно хранятся в закрытых металлических емкостях и по мере накопления передаются лицензированному предприятию по переработке,
- лом черных металлов и огарки электродов накапливаются на площадке сбора металлолома и после окончания строительства передаются лицензированному предприятию по переработке,
- для сбора строительных отходов предусмотрен передвижной контейнер объемом 27 куб.м с последующим вывозом на полигон,
- осадок очистных сооружений накапливается в пластиковых контейнерах в блоке очистных сооружений с последующим вывозом на полигон

Приемные емкости имеют соответствующую маркировку в зависимости от класса опасности, агрегатного состояния, токсичности и пожароопасности отходов. Твердые бытовые отходы вывозятся раз в три дня (холодное время года) и ежедневно при плюсовой температуре воздуха. Периодичность вывоза отходов 1 класса опасности составляет 1 раз в год. Остальные отходы вывозятся по мере накопления.

При соблюдении правил сбора и хранения, и своевременной передаче отходов сторонним лицензированным специализированным организациям воздействие отходов на атмосферный воздух, поверхностные и грунтовые воды, почву исключается. Негативное воздействие отходов возможно только при возникновении аварийных и чрезвычайных ситуаций.»

## **В раздел 10.5.2 Ограничения использования лесов**

Добавить в конце раздела 10.5.2 после таблицы 10.5-1 следующий текст:



«Для осуществления намечаемой деятельности по строительству ВСМ потребуется перевод земель лесного фонда в земли промышленности, энергетики, транс-порта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения для предоставления возможности проведения строительных работ или иных работ, не связанных с ведением лесного хозяйства. Порядок перевода лесных земель в нелесные земли, регламентируется Федеральным законом Российской Федерации “О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую” № 172-ФЗ от 21 декабря 2004 года. Помимо общего порядка, в нем указаны особенности перевода земель лесного фонда, занятых защитными лесами, или земельных участков в составе таких земель в земли других категорий.»

## **Раздел 10.6. Снижение негативных акустических воздействий ВСМ**

Добавить раздел 10.6. Снижение негативных акустических воздействий ВСМ следующего содержания:

«Допустимые уровни шума в помещениях жилых и общественных зданий и на территории жилой застройки устанавливаются СН-2.2.4/2.1.8.562-96 и являются обязательными для всех организаций и юридических лиц на территории РФ. Строительная площадка представляет собой комплексный источник шума, состоящий из отдельных условно-точечных или пространственных источников постоянного и непостоянного шума, который непрерывно колеблется как в течение отдельных суток, так и в течение отдельных периодов строительства. Основными источниками шума на строительной площадке являются работа строительной техники и грузового автотранспорта. При расчете эквивалентного уровня учитывалось, что чистое время работы строительной техники составляет в среднем 8 часов в день. Предварительные расчеты показывают, что уровни шума от строительной техники достигают допустимых значений для дневного периода на расстоянии примерно 130 м от строительной площадки.

Основным источником непостоянного шума при эксплуатации ВСМ является поток железнодорожного транспорта (прохождение пассажирских и специальных поездов). Согласно проведенным расчетам установлено, что шум, создаваемый потоком железнодорожного транспорта, достигает нормативных значений для дневного и ночного периода на расстоянии не менее 750 м от линии железнодорожного пути. Для жилых территорий, расположенных ближе 750 м от линии железнодорожного пути будут наблюдаться превышения уровней шума нормативных показателей. Для данных территорий потребуется разработка специальных шумозащитных мероприятий.



В соответствии с п.8.20 СНиП 2.07.01-89 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений жилую застройку необходимо отделять от железных дорог санитарно-защитной зоной шириной не менее 100м, считая от оси крайнего железнодорожного пути. При размещении железных дорог в выемке или при осуществлении специальных шумозащитных мероприятий, обеспечивающих требования СП 51.13330, ширина санитарно-защитной зоны может быть уменьшена, но не более чем на 50м.

Ширина санитарного разрыва для ВСМ на территории Владимирской области будет находиться (с учетом шумозащитных мероприятий) в пределах от 50 м в районе с жилой застройкой и до 750 м без учета шумозащитных мероприятий.»

### **Раздел 10.7. Снижение воздействия на геологическую среду при строительстве ВСМ**

Добавить раздел 10.7. Снижение воздействия на геологическую среду при строительстве ВСМ следующего содержания:

«Для предупреждения и снижения воздействия строительства и эксплуатации ВСМ на геологическую среду планируется следующий комплекс мер.

В период строительства:

- регулирование поверхностного стока с учетом восстановления естественного;
- осуществление работ по снижению уровня подземных вод с целью недопущения их дальнейшего подъема (дренажные работы, регулирование естественного стока с устройством водопропусков в местах концентрации поверхностных вод);
- организация открытого или закрытого дренажа в местах концентрации влаги;
- при переходах через крупные балки организация водопропускного отверстия для стока снеготалых вод в весенний период;
- размещение сооружений инфраструктуры трассы на минимально необходимых площадях с соблюдением нормативов плотности застройки, прокладка коммуникаций в общем коридоре;
- размещение технологических сооружений, от которых возможно загрязнение поверхностного почвенно-растительного слоя, на площадках с твердым покрытием, обрамленных бортовым камнем;
- предотвращение разлива нефтепродуктов и образования свалок строительного мусора;
- последовательная рекультивация нарушаемых земель по мере выполнения работ;



- при проведении строительных работ в теплую часть года, на склонах крутизной 2 и более градусов следует принять меры к предупреждению смыва в период строительства и после его завершения;
- максимальное сохранение естественного стока- устройство водопропусков;
- на отдельных участках для борьбы с эрозией могут быть использованы временные шпунтовые сваи и бревна, соединенные друг с другом при помощи перпендикулярных и касательных стыков, обеспечивающих связь бревенчатой конструкции со склоном холма;
- для стабилизации склонов возможно также применение настилов с уложенной сверху проволоочной сеткой, после укладки сетки ее закрепляют кольями в нескольких точках таким образом, чтобы сетка удерживалась на месте;
- регулирование поверхностного стока с учетом восстановления естественного;
- проведение работ по рассредоточению стока с водосборов и отводу дождевых вод железнодорожного полотна и кюветов технологических дорог;
- планировка водосборов с закреплением их растительностью, увеличение шероховатости тальвегов существующих ложбин кустарником и земляными валиками, для отвода вод возможно применение бетонных лотков с ребрами шероховатости;
- на переходах через балки на обоих берегах выполняются защитные валики для ограничения и рассредоточения стока;
- применение геотехнического укрепления откосов армированным материалом на основе стекловолокна;
- в условиях предельно высокой крутизны склонов для борьбы с эрозией устройство берм (полок) на склонах;
- стабилизация крутых склонов оврагов и балок путем закрепления контрфорсными столбами из камня, подпорными стенками или сплошным покрытием бетоном;
- каменная наброска при активном развитии промоин

После окончания строительных предусматривается комплекс реабилитационных и компенсационных мероприятий, призванных минимизировать воздействие на подземные воды: восстановление дернового покрова в пределах строительных дорог, сбор и утилизация отходов.

В период эксплуатации одним из первоочередных природоохранных мероприятий является создание мониторинговой сети наблюдений за активными проявлениями экзогенных геологических процессов на все протяженности железной дороги. Наблюдение за состоянием земляной насыпи, мостовых сооружений и прилегающей территории должно быть включено в мероприятия по проведению планово-предупредительного ремонта.



Наряду с созданием режимно-наблюдательной сети и проведением наблюдений в ней, должны быть предусмотрены мероприятия, направленные на предупреждение или сведение до минимума возможного техногенного воздействия на геологическую среду. В первую очередь:

- проведение профилактических осмотров заглубленных частей сооружений и коммуникаций на вспомогательных объектах железной дороги с целью своевременного обнаружения утечек сточных вод и топлива.
- проведение своевременных ремонтных работ на насыпи и в районе мостовых переходов;
- последовательная рекультивация нарушаемых земель по мере выполнения работ.»

### **Раздел 10.8. Снижение воздействия на почвенный покров при строительстве ВСМ**

Добавить раздел 10.8. Снижение воздействия на почвенный покров при строительстве ВСМ следующего содержания:

«Основными видами антропогенного воздействия на почвенный покров при строительстве ВСМ будут являться:

- вырубки,
- затопление, подтопление и осушение территории вследствие изменения гидрологического режима,
- химическое загрязнение вследствие разлива горюче-смазочных материалов,
- механическое повреждение вследствие проезда техники,
- изменение рельефа (насыпи и выемки грунта)

Полному разрушению в период строительства подвергнутся почвы территории постоянного земледелия, расположенные под насыпью и техническими сооружениями магистрали, на территории развязок. На всех перечисленных объектах в природных комплексах всех типов почвенный покров будет уничтожен в результате выемки или отсыпки грунта. Для предотвращения развития эрозии на площадках под техногенными объектами необходимо производить задернение откосов насыпей злаковыми или злаково-разнотравными растениями. Механическому нарушению почвенного покрова подвергнутся участки проезда или стоянки транспорта.

Изменение гидрологического режима почв. Осуществление работ по строительству железнодорожной насыпи, сопровождающееся нарушением и уничтожением почвенно-растительного покрова, изменением поверхностного и внутрипочвенного стока, может оказать существенное влияние на



гидрологический режим почв как в границах землеотвода, так и за его пределами в зоне опосредованного влияния строительства.

Химическое загрязнение почвенного покрова на этапе строительства возможно в результате разливов загрязняющих веществ (например ГСМ, применяемых при эксплуатации техники). В местах временного размещения строителей вероятно также замусоривание поверхности почвы промышленными и бытовыми отходами. Основной целью охраны земель является предотвращение физической и химической деградации, захламления, других негативных воздействий и обеспечение улучшения и восстановления земель, подвергшихся негативным воздействиям в результате хозяйственной деятельности.

На стадии строительства ВСМ комплекс почвоохранных мероприятий включает:

- проведение работ строго в границах отведенной под строительство территории, запрет на передвижение транспортных средств вне установленных транспортных маршрутов;
- максимальное использование существующих дорог и городской инфраструктуры при организации строительства;
- размещение технологических сооружений, от которых возможно загрязнение почвенного покрова, на площадках с твердым покрытием и их обваловка;
- выполнение требований по соблюдению правил организации работ в водоохранных зонах;
- исключение сброса и утечек горюче-смазочных материалов, неочищенных промстоков и других загрязняющих веществ на рельеф;
- планирование и качественное проведение рекультивации временного землеотвода и благоустройство постоянного землеотвода.»

## **2. Изменения, которые вносятся в графическую часть материалов по обоснованию**

На картах Материалов по обоснованию:

- Схема зон планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения;
- Схема мероприятий по защите от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера
- Схема очистки территории от отходов производства и потребления
- Схема планируемого размещения объектов капитального строительства инженерной инфраструктуры
- Схема планируемого размещения объектов капитального



строительства транспортной инфраструктуры

- Схема развития туризма и рекреации
- Схема размещения объектов капитального строительства социально-культурно-бытового обслуживания;

изменить трассировку высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань согласно Распоряжению Правительства Российской Федерации от 22.03.14 №429-р и материалов проекта планировки территории размещения объекта «участок Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург (ВСМ-2)», подготовленного ГУП МО «НИИПИ градостроительства» (шифр проекта 25/15-33.14-ПП-3.5.3), отобразить охранную зону от высокоскоростной железнодорожной магистрали и отобразить пассажирскую промежуточную станцию Петушки ВСМ.

### 3. Изменения, которые вносятся в текстовую часть Положения о территориальном планировании

В Положение о территориальном планировании добавить раздел **2.12.4 Мероприятия по охране окружающей среды при строительстве ВСМ<sup>2</sup>** следующего содержания:

Таблица №16

№ п/п	Наименование	Последовательность выполнения
1.	Рекультивация на участках водоохранных зон, нарушенных при пересечении водотоков	При строительстве ВСМ
2.	Проведение строительных работ в период наименьшего стока воды и минимальных скоростей течения	При строительстве ВСМ
3.	Осуществление по завершению строительства восстановления естественного стока, берегоукрепительных работ, восстановление режима водоохранных зон и прибрежно-защитных полос	При строительстве ВСМ
4.	При подготовке строительных площадок избегать направления уклона местности в сторону реки в целях предотвращения попадания в нее неорганизованного стока	При строительстве ВСМ

<sup>2</sup> Представлены мероприятия, планируемые для реализации федеральными структурами, ОАО «Скоростные магистрали» и иные подрядчики, выполняющие работы по изысканиям, строительству и эксплуатации Высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань



№ п/п	Наименование	Последовательность выполнения
5.	На строительных площадках предусмотреть специально-оборудованные места для сбора хозяйственно-бытовых сточных вод	При строительстве ВСМ
6.	Недопускать слива ГСМ на грунт	При строительстве ВСМ
7.	Соблюдать меры противопожарной безопасности, чистоты и порядка в местах присутствия техники	При строительстве ВСМ
8.	Оснащать строительные площадки контейнерами для сбора бытового и строительного мусора	При строительстве ВСМ
9.	Гидротехнические работы проводить в строгом соответствии с проектом и действующими нормативами для рыбохозяйственных водоемов	При строительстве ВСМ
10.	Контроль соблюдения требований ведения работ в водоохранных зонах	При строительстве ВСМ
11.	Для охраны запасов весенне-нерестующих рыб соблюдать запрет на проведение работ на водотоках и водоемах в период нереста	При строительстве ВСМ
12.	С целью обеспечения возможности свободного прохода рыб в верховья водотоков при строительстве водопропускных труб, необходимо обеспечить пропуск воды по временному руслу или временной водопропускной трубе, по окончании строительства перехода ВСМ своевременно разбирать временные сооружения	При строительстве ВСМ
13.	На период строительства объекта ВСМ предусмотреть проведение рыбохозяйственного мониторинга	При строительстве ВСМ
14.	Складирование отходов осуществлять на специально оборудованных площадках и в специальные емкости расположенные на территории, исключающие загрязнение окружающей среды	При строительстве ВСМ
15.	Регулировать поверхностный сток с учетом восстановления естественного	При строительстве ВСМ
16.	Осуществлять работы по снижению уровня подземных вод с целью недопущения их дальнейшего подъема	При строительстве ВСМ
17.	Организация открытого или закрытого дренажа в местах концентрации влаги	При строительстве ВСМ
18.	При переходах через крупные балки организовать водопропускное отверстие для стока снеготалых вод в весенний	При строительстве ВСМ



№ п/п	Наименование	Последовательность выполнения
	период	
19.	Последовательная рекультивация нарушаемых земель по мере выполнения работ	При строительстве ВСМ
20.	При проведении строительных работ в теплую часть года, на склонах крутизной 2 и более градусов принять меры к предупреждению смыва в период строительства и после его завершения	При строительстве ВСМ
21.	Максимально сохранять естественный сток - устройство водопропусков	При строительстве ВСМ
22.	На отдельных участках для борьбы с эрозией могут быть использованы временные шпунтовые сваи и бревна, соединенные друг с другом при помощи перпендикулярных и касательных стыков, обеспечивающих связь бревенчатой конструкции со склоном холма	При строительстве ВСМ
23.	Планировка водосборов с закреплением их растительностью, увеличение шероховатости тальвегов существующих ложбин кустарником и земляными валиками, для отвода вод возможно применение бетонных лотков с ребрами шероховатости	При строительстве ВСМ
24.	На переходах через балки на обоих берегах выполнять защитные валики для ограничения и рассредоточения стока	При строительстве ВСМ
25.	Применять геотехническое укрепление откосов армированным материалом на основе стекловолокна	При строительстве ВСМ
26.	Стабилизация крутых склонов оврагов и балок путем закрепления контрфорсными столбами из камня, подпорными стенками или сплошным покрытием бетоном	При строительстве ВСМ
27.	Каменная наброска при активном развитии промоин	При строительстве ВСМ
28.	Комплекс реабилитационных и компенсационных мероприятий, призванных минимизировать воздействие на подземные воды: восстановление дернового покрова в пределах строительных дорог, сбор и утилизация отходов	Период эксплуатации ВСМ
29.	Проведение профилактических осмотров заглубленных частей сооружений и коммуникаций на вспомогательных объектах железной дороги с целью своевременного обнаружения утечек сточных вод и топлива	Период эксплуатации ВСМ
30.	Проведение своевременных ремонтных работ на насыпи и в районе мостовых переходов	Период эксплуатации ВСМ



№ п/п	Наименование	Последовательность выполнения
31.	Проведение работ строго в границах отведенной под строительство территории, запрет на передвижение транспортных средств вне установленных транспортных маршрутов	При строительстве ВСМ
32.	Максимальное использование существующих дорог и городской инфраструктуры при организации строительства	При строительстве ВСМ
33.	Размещение технологических сооружений, от которых возможно загрязнение почвенного покрова, на площадках с твердым покрытием и их обваловка	При строительстве ВСМ

## 4. Изменения, которые вносятся в графическую часть Положения о территориальном планировании

На картах Положения о территориальном планировании:

- Схема зон планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения
- Схема планируемого размещения объектов капитального строительства транспортной инфраструктуры

изменить трассировку высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань согласно Распоряжению Правительства Российской Федерации от 22.03.14 №429-р и материалов проекта планировки территории размещения объекта «участок Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург (ВСМ-2)», подготовленного ГУП МО «НИИПИ градостроительства» (шифр проекта 25/15-33.14-ПП-3.5.3), отобразить охранную зону от высокоскоростной железнодорожной магистрали и отобразить пассажирскую промежуточную станцию Петушки ВСМ.



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Карты (схемы) материалов по обоснованию с отображением изменений**

Примечание: на сайте ФГИС ТП Приложения приводятся отдельными файлами с растровыми изображениями.



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Карты (схемы) Положения о территориальном планировании с отображением изменений**

Примечание: на сайте ФГИС ТП Приложения приводятся отдельными файлами с растровыми изображениями.